SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 53 minutos)

SEÑOR MICHELINI.- Nos informa la Secretaría que estarían pendientes el artículo 31, el inciso cuarto del 46, y los artículos que van del 59 al 64.

Como los artículos 31 y 46 son un poco rebeldes y vamos a necesitar la opinión de algún otro miembro de la Comisión que vaya llegando, creo que podríamos ir analizando los que van del 59 al 64, que son los que no vimos y que teóricamente deberían recibir un rápido trámite.

Además propongo, porque no las mandamos y ya lo podríamos ir haciendo, que las cláusulas penales -contenidas en los artículos que van del 54 al 58- sean remitidas a la Comisión de Constitución y Legislación, con una carta al señor Presidente, para que ésta las reenvíe a la Comisión creada por la Ley de Humanización y Modernización del Sistema Carcelario, a fin de que conozcamos su opinión. Aclaro que estaríamos aprobando el trámite, no las normas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la propuesta de trabajo formulada por el señor Senador Michelini.

(Se vota:)

-5 en 5. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Entonces, vamos a comenzar con la consideración de los artículos 59 a 64.

SEÑOR AMARO.- Quisiera saber qué objeciones puede merecer, en el artículo 31, la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos automotores.

SEÑOR MICHELINI.- Esto puede ser complicado en el caso de los ómnibus, del personal de limpieza que es transportado en camiones, y de las tropas, entre otros ejemplos. Obviamente, hoy vamos a tener que encontrar una redacción, pero mi propuesta se basaba en que como la discusión de los artículos 59 a 64 no nos iba a insumir mucho tiempo, podíamos dedicarnos a ellos ahora para luego atender esas otras dos disposiciones que están pendientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay observaciones, vamos a comenzar considerando los artículos 59 a 64 para luego pasar a aquellos que están pendientes de resolución, que son el 31 y el inciso cuarto del artículo 46.

Léase el artículo 59.

(Se lee:)

"Artículo 59.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente".

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-5 en 5. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 60.

(Se lee:)

"Artículo 60.- La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones".

SEÑOR MOREIRA.- Quisiera saber cuál es la autoridad competente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La pregunta que realiza el señor Senador me habilita a dar una respuesta y a formular un planteamiento que iba a hacer de todas maneras, si es que ya no se ha hecho en las reuniones anteriores, a las que no asistí.

Cuando este proyecto de ley habla de la autoridad competente, se está remitiendo a la que creamos en la iniciativa anterior. Por lo tanto, en todos los casos en que se menciona "la autoridad competente", deberíamos sustituir esa expresión por el nombre de la autoridad ya existente.

SEÑOR MICHELINI.- Comparto lo que plantea el señor Presidente, pero en algún caso se habla de "autoridades competentes" porque también se quiere hacer referencia a las autoridades departamentales; de manera que propongo que la Secretaría revise en qué casos corresponde el cambio.

SEÑOR MOREIRA.- Como consideramos estos temas en tiempos diferentes y están íntimamente ligados, no recuerdo las facultades que le habíamos asignado a la UNASEV en su momento, pero el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene facultades en materia de imposición de sanciones al transporte colectivo de pasajeros, al transporte de carga, a la circulación por las rutas nacionales en lo que hace, por ejemplo, a los pesos de los camiones, etcétera. Entonces, no tengo muy claro si debe ser solamente la UNASEV. En todo caso, tendríamos que revisar cuáles son sus competencias.

De cualquier modo, en su momento hicimos un cuestionamiento con respecto a la constitucionalidad de estas disposiciones, y en este caso entiendo que los Gobiernos Departamentales tienen competencias privativas en materia de sanciones. Además, el artículo dice: "La autoridad competente propondrá un sistema común de valores", y luego agrega: "el que se aplicará", etcétera. Es decir que sería una propuesta obligatoria, vinculante. Me parece que la redacción no es muy feliz y que este artículo, reitero, priva a los Gobiernos Departamentales de sus facultades sancionatorias, lesionando así su autonomía, porque éstos tienen facultades constitucionales y legales -las legales pueden ser modificadas, pero las constitucionales no- para regular todo lo relativo al tránsito en las vías departamentales. Esto incluye, naturalmente, el poder sancionatorio, que es de principio. Por lo tanto, no voy a acompañar esta disposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tal vez se podría sustituir "se aplicará" por "de aplicación".

SEÑOR MOREIRA.- Sería lo mismo. Creo que la única forma de solucionar este problema es que se establezca la capacidad de propuesta y que esas propuestas puedan ser recogidas luego por los Gobiernos Departamentales. Es decir: habría que establecer simplemente la aspiración de que las sanciones sean comunes en todo el territorio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es cierto que la expresión "se aplicará" implica una contradicción, porque con esta redacción en realidad no propone sino que resuelve. La idea es encomendarle que proponga un régimen para aplicarlo a nivel nacional, lo que se hará mediante los mecanismos que correspondan.

En cuanto a la duda que planteaba el señor Senador Moreira -que también la tuve en su momento- el artículo 6º de la ley de creación de la UNASEV enumera sus competencias y habla de: asesorar; contribuir; estudiar; sugerir; coordinar; supervisar; propiciar; proponer; administrar los fondos; promover; celebrar acuerdos, contratos y convenios; etcétera. Entonces, creo que sustituir "se aplicará"

por “de aplicación” elimina la contradicción en el artículo que estamos tratando y concuerda con las competencias que la UNASEV tiene, de acuerdo con el artículo 6º de la ley por la que se la creó.

SEÑOR ANTIA.- Creo que con el planteo que hace el señor Presidente se arregla la contradicción; además, después el artículo dice que “se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones”. Allí se está dando, en cierto modo, un espacio a las respectivas jurisdicciones.

SEÑOR MOREIRA.- Si se hablara de “aprobación posterior por las autoridades competentes” sería otra cosa, porque puede ocurrir que las Juntas Departamentales recojan las propuestas y las convierten en normas con eficacia vinculante dentro de cada jurisdicción territorial. Eso sí me parece de estricta lógica constitucional; pero si la UNASEV dice, por ejemplo, que en el departamento de Maldonado tal infracción tiene que penalizarse, no debemos perder de vista que la aplicación práctica de la norma luego queda librada a los Gobiernos Departamentales, que lo harán o no. Sabemos que si la observancia de muchas leyes no se ejecuta en los territorios determinados, no se logra una vigencia efectiva real. Eso pasa, reitero, con muchas normas.

Considero que esta disposición, tal como está redactada, lesiona la autonomía de las Intendencias, porque se están determinando las sanciones de tránsito que deben imponer los departamentos.

SEÑOR MICHELINI. - Podría decirse que “La autoridad competente, en consulta con el Congreso de Intendentes, propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio del país cuando sean normas nacionales, por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones”. A ello habría que agregar algo así como: “También procurará articular las normas departamentales para que puedan aplicarse en todo el país”. En consecuencia, es el órgano, en consulta con el Congreso de Intendentes, el que elabora la normativa nacional que se aplica luego en todo el territorio.

SEÑOR MOREIRA.- Lo que ocurre es que el Congreso de Intendentes no tiene facultades en esa materia; si bien es de creación constitucional, esas potestades no han sido previstas.

SEÑOR MICHELINI.- Hay una parte que corresponde a la normativa nacional, y algunos aspectos pueden aplicarse a nivel departamental o celebrarse acuerdos en ese sentido; en ese marco, la autoridad nacional, en consulta con el Congreso de Intendentes, elaborará la normativa general, la que será aplicada por órganos nacionales y por órganos departamentales. Después viene la normativa departamental, que también se procurará armonizar para su aplicación en todo el territorio nacional. Me refiero a la normativa sancionatoria, es decir, de valores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que en el tratamiento de este artículo se está introduciendo, además de los aspectos inherentes a él, un debate que se ha venido planteando a lo largo de toda la discusión -tanto de este proyecto de ley, como del anterior- en el que sabemos que tenemos posiciones distintas. En definitiva, lo que estaba proponiendo con respecto a la redacción del artículo 59 era que, sin abrir la discusión conceptual en la que sabemos que tenemos discrepancias -a tal grado que la oposición ha planteado la inconstitucionalidad de la propia ley, lo que no compartimos- tratemos el contenido concreto de éste posibilitando una redacción que permita que la oposición lo acompañe.

Recogiendo la preocupación del señor Senador Moreira, podríamos sacar el término impositivo, afirmativo, “aplicará”, sustituyéndolo por “de aplicación”, con lo que estaríamos diciendo que las sanciones que proponga el Consejo serán pasibles de aplicación por todos los organismos, sin ser aquél el que la resuelva en todos los ámbitos.

SEÑOR AMARO.- Acompaño la propuesta del señor Senador Michelini sin ningún tipo de discusión, porque creo que sería una buena salida.

Quiero señalar que el Congreso de Intendentes es una figura nominativa, pero nada más; no tiene poder para imponerse ante las otras Intendencias. Tan es así que a pesar de los años que hace

que estamos con el tema de la patente única -sería lo menos que deberíamos lograr- no se ha podido imponer porque, por ejemplo, se pusieron de acuerdo las Intendencias de dieciocho departamentos, pero la de Flores no y, entonces, todo quedó en la nada.

Nosotros no acompañamos este proyecto de ley, no porque no tuviéramos ganas -este es un tema nacional al que hay que hincarle las uñas y mejorarlo o, por lo menos, que nos vean con esa intención- sino porque la no integración de los Gobiernos Departamentales, para esta ley, es un tema vital. El Congreso de Intendentes -tanto los señores Senadores Antía, Moreira como quien habla fuimos Intendentes- es muy "quisquilloso" -si se me permite esta expresión popular- de todo lo que se le quiere imponer. Entonces, si bien se puede mejorar la redacción realizada por el señor Senador Michelini, creo que no tenemos otra opción, ya que tal como está, es inaplicable de acuerdo con la mentalidad que existe a nivel del Congreso de Intendentes.

SEÑOR MOREIRA.- En realidad, la expresión "propondrá" me parece bien porque el organismo técnico está conformado por tres especialistas en la materia. Entiendo correcto que tenga capacidad de proponer, pero por un lado, creo que tiene que ser acogido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en lo que respecta a su potestad para sancionar y, por otro, por los diecinueve Gobiernos Departamentales. Es decir que, para que tenga eficacia vinculante, deberá ser ratificado.

SEÑOR MICHELINI.- Quiero señalar que hay normas nacionales y normas departamentales; por ejemplo, en el caso de un vehículo mal estacionado, la Intendencia Municipal de Flores cobra una determinada multa y la de Montevideo otra. Creo que acá se trata de las normas nacionales que tienen algo de vinculación con las departamentales, como por ejemplo en el caso de los regímenes de velocidad. Entonces, propongo la siguiente redacción: "La autoridad competente, en consulta con el Congreso de Intendentes" -para que haya un diálogo- "propondrá al Ministerio de Transporte y Obras Públicas" -que es el que luego hace el decreto- "un sistema común de valores de sanciones nacionales para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones". Volviendo al ejemplo anterior, si una persona supera la velocidad permitida, incumple una ley, no sé si un decreto porque éste está por debajo de la ley.

SEÑOR MOREIRA.- Al decir "valores" estamos hablando de dinero.

SEÑOR MICHELINI.- Sí, señor Senador.

Después, en lo relativo a lo departamental, debería expresar: "La autoridad competente tratará de armonizar valores similares para el mismo tipo de sanción departamental". Creo que tendríamos que buscar una redacción de este tipo.

SEÑOR MOREIRA.- Lo veo complejo, porque podemos pensar que es bueno, o no, establecer iguales valores de sanciones, por ejemplo, por mal aparcamiento en el interior que en Montevideo, donde normalmente es necesario sancionar con mayor dureza porque se pueden provocar problemas si se estaciona mal en la Ciudad Vieja o en el Centro. Pongamos el caso de un pueblo del interior donde puede existir la prohibición de estacionar en una zona, y si por mal estacionamiento le ponemos una multa de $ 800 a un paisano, éste le puede prender fuego al pueblo.

SEÑOR MICHELINI.- Eso se puede arreglar agregando "sanciones legales". De tal manera, el artículo diría: "La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones legales para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que se aplicará en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones". Como dije, estaríamos hablando de sanciones legales, o sea, de carácter nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- A fin de no entreverar las cosas, vamos a definir claramente cuál es el espíritu con que viene este artículo redactado originalmente. A mi juicio, no queda ninguna duda de que trata de imponer una ley nacional, cuya aplicación es obligatoria por los demás organismos competentes. Ese es el espíritu de toda la ley y es lo que nosotros estaríamos haciendo, al aprobarla.

En el artículo 60 había una contradicción -adicional a la que tiene la oposición en este tema- que traté de resolver. Ésta refiere a que, por un lado, plantea que “propondrá” y, por otro, que se “aplicará”. Si dice: “propondrá”, no puede afirmar, a su vez, que “aplicará”, porque por el medio debe pasar, ni más ni menos, que el órgano que decide. Por eso, sigo planteando que debe decir que se propondrá un sistema de aplicación. Ahora bien, el espíritu de este proyecto en sus demás artículos, es que lo que resuelve la ley es obligatorio.

Por su parte, el artículo 61, que analizaremos después, habla de las pautas de la propuesta que deberá hacer esa Comisión, que la limita a determinadas áreas en que debe proponer una legislación de carácter nacional y de aplicación en todo el territorio.

Nosotros no podemos discutir acerca de si el contenido de esta ley alcanza solamente a las carreteras nacionales o excluye a los Gobiernos Departamentales. El espíritu de este proyecto de ley, como dije, es que sea de aplicación nacional y será obligatoria para los Gobiernos Departamentales que serán los controladores y los que la tienen que aplicar. De ahí el alcance de la propuesta que, de ninguna manera, pretendía desvirtuar el alcance nacional del proyecto de ley que se va a sancionar, sino corregir un error de redacción que es el que planteaba referido a la contradicción entre los vocablos “propondrá” y “aplicará”. Luego el propio artículo hace referencia a que se aplicará en todo el territorio nacional por las autoridades competentes. Ahí es donde resuelve que se aplica a nivel nacional, dejando la competencia del control a cargo de los organismos departamentales o los que corresponda.

SEÑOR MOREIRA.- Va de suyo que eso es así porque cómo pueden, por ejemplo, la UNASEV o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, controlar lo que pasa en las ciudades del interior, si no tienen personal destacado a esos efectos. ¿Cómo puede hacerlo el Ministerio del Interior, si le han quitado a los policías la potestad de poner multas? Si los Gobiernos Departamentales no controlan, esto no se aplica. Entonces, no tendría por qué decirlo la ley porque es así. La ley por su generalidad se aplica en todo el territorio nacional, salvo que en su texto se disponga que es necesaria la previa aprobación de los órganos departamentales competentes, que es lo que entiendo que debería hacer.

Tratando de conectar este artículo con el 61, este último dice: “A tales efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes:

a) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.

b) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.

c) Conducir con exceso de velocidad.

d) La reiteración dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.

e) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.

f) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.

g) Darse a la fuga.

h) Cruzar con la luz roja.

i) No respetar las preferencias de paso”, etcétera.

Parecería que esta norma es de índole penal y no una norma de infracción de tránsito; pero el exceso de velocidad, por ejemplo, es una infracción en sí misma. Específicamente, la norma dice

que el que condujere con exceso de velocidad será pasible de una multa de tanto; en el caso de que lo hiciere por segunda vez, pagará dos, tres o cuatro veces más. Por consiguiente, esta redacción me parece que es incorrecta; es una mezcla de agravantes con infracciones propiamente dichas que no las entiendo.

En el literal g) del artículo 61, donde se establecen agravantes, dice: "Darse a la fuga". ¿Es una sanción de tránsito por darse a la fuga? Eso es una sanción de índole penal. Creo que esto es una mezcolanza. Sinceramente, no sé quién ha redactado este proyecto, pero han intervenido tantas personas que ha quedado mal, porque habla de darse a la fuga como infracción de tránsito.

SEÑOR MICHELINI.- Darse a la fuga, pero con exceso de velocidad.

SEÑOR MOREIRA.- Estas son infracciones en sí mismas. Sinceramente este articulado está muy poco claro.

SEÑOR ANTIA.- El señor Senador Moreira tiene razón, porque el literal d) del artículo 61 dice: "implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria". No tiene nada que ver con lo otro; es una mezcla.

SEÑOR MOREIRA.- Por ejemplo, el hecho de cruzar con luz roja en cualquier ordenanza de tránsito es una infracción y no una agravante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les recuerdo a los señores Senadores que estamos considerando el artículo 60 pero, seguramente, cuando pongamos en consideración el 61, podremos discutir estos temas y, quizás, modificar algunas cosas porque hay planteos que pueden ser de sentido común. Pero, reitero, ahora estamos discutiendo el artículo 60.

SEÑOR MOREIRA.- Lo que sucede es que están ligados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sigo insistiendo en la propuesta planteada para modificar el artículo 60 y donde dice "el que se aplicará", establecer: "de aplicación". Por lo tanto quedaría redactado de la siguiente manera: "La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones". Con esto resolveríamos el tema de fondo que está planteado desde el comienzo por el señor Senador Moreira y corregimos un aspecto de redacción, que comparto.

SEÑOR MICHELINI.- Estoy de acuerdo con lo expresado por el señor Presidente.

SEÑOR ANTIA.- Ceo que se podría realizar un agregado al artículo 60 que diría: "los Gobiernos Departamentales deberán ratificar".

SEÑOR MICHELINI.- Existe un problema, porque hoy disposiciones legales que no tienen por qué refrendarlas las Juntas Departamentales; por ejemplo, si en Flores la Junta Departamental refrendó la propuesta, puede cobrar una multa por sobrepeso de un camión, pero no se puede instalar la balanza en Lavalleja porque la Junta Departamental no refrendó la norma.

SEÑOR MOREIRA.- Eso en las rutas nacionales, pero los Gobiernos Departamentales pueden poner sus propios valores de peso. Por ejemplo, si como Gobierno Departamental de Tacuarembó quiero que circulen por el departamento camiones cargados de madera y no me molesta que lleven 70 toneladas porque me parece positivo para la producción local, tengo la competencia de hacerlo porque soy quien paga el mantenimiento de los caminos.

SEÑOR MICHELINI.- Siempre que no arriesgue la seguridad del vehículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Son argumentos importantes los expuestos por los Senadores de la oposición, al igual que los planteados de nuestro lado. Una de las cosas que se resuelven legalmente tiene que ver con el combustible con que deben funcionar los vehículos, independientemente de que circulen en rutas nacionales o departamentales. No hay ningún Gobierno Departamental que pueda resolver que los vehículos pueden funcionar a gas. Por lo tanto, ahí queda demostrada claramente la validez nacional de una ley. Sé que me pueden refutar con un argumento en sentido contrario; por eso digo que este es el debate que se ha dado desde el comienzo y donde es claro que quienes respaldamos al Gobierno en este tema, estamos buscando una ley que tenga aplicación de carácter nacional, también en la circulación dentro de los departamentos.

SEÑOR MOREIRA.- En lo personal, parto del principio opuesto y debo señalar que veo en muchas de las iniciativas del Gobierno un propósito y un discurso descentralizador, que no se refleja en este proyecto de ley que es absolutamente centralista.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se reconoce y se comparte, además.

Entonces, el artículo diría lo siguiente: "La autoridad competente propondrá un sistema de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, el que será de aplicación en todo el territorio nacional".

SEÑOR AMARO.- Podríamos postergar el artículo 60.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay acuerdo en votarlo ahora, este artículo quedaría postergado.

Léase el artículo 61.

(Se lee:)

"Artículo 61.- A tales efectos se considerarán las siguientes pautas:

A) Establecer como agravantes:

a) El hecho de que el conductor haya actuado en forma imprudente, negligente o imperita.

b) Tratarse del conductor de un vehículo que cumple un servicio público.

c) Conducir con exceso de velocidad.

d) La reiteración dentro del término de doce meses de una infracción grave, lo que implicará la duplicación de la última sanción aplicada, para el caso de ser pecuniaria.

e) Conducir con un grado de alcohol en sangre superior al límite legal.

f) En caso de accidentes, la omisión de prestar asistencia.

g) Darse a la fuga.

h) Cruzar con la luz roja.

i) No respetar las preferencias de paso.

B) Establecer como infracción grave y severamente sancionable, conducir careciendo de habilitación al efecto.

C) Que todas las sanciones pecuniarias se establezcan en la misma medida de valor y que la misma se actualice automáticamente.

D) Sancionar con severidad la situación de animales sueltos en la vía pública".

-En consideración.

SEÑOR MOREIRA.- No entiendo por qué se habla de agravantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, el artículo 61 habla de pautas y, dentro de ellas, en el literal A) se establecen algunas agravantes, o sea, pautas para considerar las agravantes; en el literal B) se establece una infracción grave.

SEÑOR MOREIRA.- Conducir con exceso de velocidad, ¿de qué infracción es agravante?

SEÑOR PRESIDENTE.- De cualquier infracción que se cometa.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Conducir con exceso de velocidad es agravante o es una falta?

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se comete una falta, como por ejemplo atropellar a una persona, y ello es como consecuencia de conducir a alta velocidad, allí hay una agravante.

SEÑOR MOREIRA.- Si sólo se conduce con exceso de velocidad, ¿qué es?

SEÑOR PRESIDENTE.- Es una infracción.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Por qué se establece como agravante?

Cruzar con luz roja, ¿agravante de qué es?

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se atropella a una persona, el cruzar con la luz roja es una agravante.

SEÑOR MOREIRA.- Cuando se establece un delito, se considera una agravante de ese delito; pero acá no hay un delito ni una figura principal. Si la persona sólo cruza con luz roja -que es lo más común- y no atropella a nadie, comete una infracción y eso no es una agravante. Entonces, ¿por qué se lo califica como agravante?

SEÑOR MICHELINI.- Obviamente, se puede redactar de otra manera. Entonces, si una persona cruza con luz roja, la paran y la sancionan; pero si ese mismo vehículo cruza con luz roja y a toda velocidad, la infracción de cruzar con luz roja es una agravante.

SEÑOR MOREIRA.- Me parece que está mal redactado y habría que sacar agravantes.

SEÑOR MICHELINI.- Comparto lo que dice el señor Senador Moreira en cuanto a que puede merecer una mejor redacción, pero esto no quiere decir que no haya agravantes, porque hay una falta que se hizo en determinadas condiciones.

SEÑOR ANTIA.- Insisto en que el literal d) no tiene nada que ver con el tema de la agravante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si la persona cometió una falta de determinada manera, reiterarla dentro del plan establecido no solo implica una sanción, sino que se considera agravante; es decir que la reiteración de una falta es agravante. Recordemos que no es la primera vez que esto se analiza así. Por lo tanto, cuando se produce reiteración de las faltas, podríamos decir que la primera vez es "amarilla" y la segunda "roja".

SEÑOR ANTIA.- ¿Pero dónde dice que hay un registro de infracciones que puede ser utilizado para saber que existió una infracción previa?

SEÑOR MOREIRA.- Quiero hacer la siguiente reflexión. Si nosotros estamos dejando toda la potestad sancionatoria a la UNASEV, que está compuesta por especialistas del más alto grado en esta materia, ¿para qué vamos a establecer pautas en la ley? Personalmente, con el literal h) del literal A) del artículo 61, tengo la tranquilidad de conciencia de que en mi departamento no se va a aplicar ninguna agravante de luz roja, porque no existe ningún semáforo en todo Colonia.

SEÑOR MICHELINI.- Pero hay flechas, y también pueden aplicarse agravantes.

SEÑOR MOREIRA.- Se ha centralizado absolutamente la potestad sancionatoria. La UNASEV y todos los que han trabajado en la elaboración de este proyecto de ley conocen perfectamente el tema; entonces, ¿para qué vamos a establecer pautas en él? Sinceramente, esto me parece excesivo y no sé con qué fin se hace.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay algunos comentarios del señor Senador Moreira que puedo compartir. Es más; tuve la misma sensación que él cuando leí el proyecto de ley por primera vez. Se trata de una ley que establece obligaciones y las pautas son, de alguna manera, indicaciones para quienes tienen, en este caso, que definir las sanciones y los valores de éstas, que es lo que estamos discutiendo aquí. Todos coincidimos en que deben estar algunas de las que figuran aquí, porque nos resulta fundamental que sean tenidas en cuenta a la hora de establecer esas sanciones y los valores. Por ejemplo, estamos de acuerdo en que todas las sanciones pecuniaras se establezcan en la misma medida de valor y que esta se actualice automáticamente. Ese puede ser un principio necesario que establezcamos en la ley para que no ocurra que una misma falta en distintos lugares tenga diferentes sanciones y valores. No sé qué piensa el señor Senador Michelini pero, en general, cuando se está en el Gobierno y se establecen pautas en una ley, lo que se está haciendo es dar garantías a la oposición porque, de lo contrario, el Gobierno queda con la discreción. Aclaro que soy parte del Gobierno y no tengo ningún inconveniente en que se eliminen pautas.

SEÑOR MOREIRA.- Las sanciones más duras, sobre todo en lo que hace al alcohol y a las drogas, consisten en el retiro de la licencia, y tienen mucho más efecto que las sanciones económicas, que tampoco van a ser expropiatorias. No creo que haya que dar a la autoridad nacional esas potestades. Por ello nos opusimos al artículo anterior ya que, además, lo que se establece aquí son agravantes y no atenuantes.

SEÑOR MICHELINI.- Habría que cambiar la redacción y agregar la facultad de establecer agravantes.

SEÑOR MOREIRA.- Creo que bastaría con hacer más dura la infracción.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la medida en que la decisión está prevista en el artículo 60, no tengo inconvenientes en suprimir las pautas.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Se eliminaría todo el artículo?

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, señor Senador.

SEÑOR ANTIA.- El artículo 60 propone un sistema común de valores de sanciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo 60 establece lo que hay que hacer y el 61 comienza diciendo: “A tales efectos se considerarán las siguientes pautas”. Por lo tanto, se delega en la UNASEV, que tiene que proponer dicho sistema, y se pretende indicar que en lo se vaya a cumplir tendrán que atenerse a las pautas que se señalan. Lo eliminamos y se lo dejamos a la UNASEV.

SEÑOR MICHELINI.- En todo caso, habría que agregar la palabra “agravantes” en el artículo 60, por lo que diría “La autoridad competente propondrá un sistema común de valores de sanciones y de agravantes de las mismas para las infracciones”.

SEÑOR MOREIRA.- De acuerdo con nuestra experiencia, cuando se establecen sanciones en las ordenanzas municipales se dice, por ejemplo, que la multa por cruzar con luz roja será de $ 500 y por conducir sin libreta, de $ 2.900. Luego se suman todas las infracciones. Entonces, llegamos a lo mismo, porque se estaría fijando la agravante al tener que pagar más dinero. Cuanto más grave es la infracción, más severa es la sanción desde el punto de vista económico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Personalmente, estoy dispuesto a que se elimine el artículo 61. Las agravantes no se refieren solo a la acumulación de distintas faltas como consecuencia de diferentes valores. Algunas agravantes tienen que ver con que una misma situación sea castigada en forma más grave, como por ejemplo la reiteración. Si un conductor cruza con luz roja una vez se le cobra determinada multa, pero si a los dos meses vuelve a hacer lo mismo, hay que cobrarle mucho más.

SEÑOR MOREIRA.- Eso está previsto en el Reglamento.

SEÑOR AMARO.- Comparto lo anterior.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por tanto, dejamos pendiente el artículo 60.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la eliminación del artículo 61.

(Se vota:)

-5 en 5. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 62.

(Se lee:)

"Artículo 62.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo".

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-5 en 5. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 63.

(Se lee:)

"Artículo 63.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación".

-En consideración.

SEÑOR MICHELINI.- Según este artículo, la autoridad competente puede ser nacional o departamental. Entonces, hay que dejar la expresión “autoridad competente”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-5 en 5. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 64.

(Se lee:)

“Artículo 64. (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994”.

SEÑOR MOREIRA.- Solicito que se postergue la consideración de este artículo hasta la próxima sesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, queda postergada la consideración del artículo.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 22 minutos)